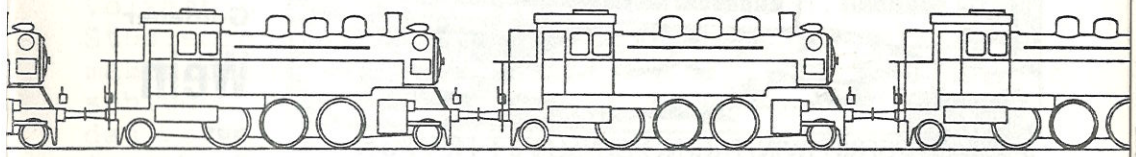
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE E.V.

SITZ KARLSRUHE



Studienfahrt

" Dampffahrt ins Weinland "
Samstag, den 3. Mai 1969

Würzburg Hbf - Seligenstadt
Volkach a.M. und zurück.

GWF

Goldener
Wein
aus
Franken

GEBIETSWINZERGENOSSENSCHAFT · FRANKEN EGMBH
8711 REPPERNDORF

## Grußwort der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. Sitz Karlsruhe

Werte Mitglieder, werte Gäste,

wir danken für Ihr Interesse an der Dampffahrt nach Volkach und begrüßen Sie sehr herzlich. Bei dieser Studienfahrt sind Technik und Landschaft gleichermaßen besonders interessant: Erhebliche Höhenunterschiede kennzeichnen die Trassierung der Strecken; das Weinstädtchen Volkach liegt in reizvoller Lage inmitten von Weinbergen in dem engen Maintal.
Durch den Einsatz der beiden letzten betriebsfähigen bayerischen Lokalbahnlokomotiven auf bayerischen Strecken hoffen wir den Eisenbahnfreunden etwas besonderes zu bieten.

Für den Sonderzug wurden die beiden Maschinen aus ihrem Dornröschenschlaf beim Bahnbetriebswerk Schweinfurt erweckt. Der Generalvertretung Würzburg der Deutschen Bundesbahn sowie der Bundesbahndirektion Nürnberg danken wir für die Durchführung der Sonderfahrt und die geleistete Unterstützung.

Wir wünschen Ihnen bei dem Nachmittagsausflug ins Weinland um Volkach eine gute Fahrt und erlebnisreiche Stunden.

Deutsche Gesellschaft für
Eisenbahngeschichte e.V.

Für den Vorstand:

## Hinweise

Wiederum müssen wir im Interesse von Sicherheit und Ordnung darauf hinweisen, daß Sie bitte während der Fahrt die nötige Vorsicht walten lassen. Den Anweisungenddes Bahnpersonals und der Reiseleitung ist Folge zu leisten.

An die Fotografen und Filmer richten wir die Bitte um gegenseitige Rücksichtnahme im eigenem Interesse. Bitte, denken Sie daren, daß außer Ihnen auch andere Teilnehmer an Aufnahmen interessiert sind.

Auf den Steigungsstrecken, insbesondere in den Ab-

schnitten Würzburg - Rottendorf und Volkach - Escherndorf wollen die Tonbandfreunde auf der Plattform hinter der Lokomotive deren Arbeitsgeräusche aufnehmen. Bitte, vermeiden Sie dort Unterhaltungen.

Die Mitfahrt auf den Führerständen der Dampflokomotiven ist nur Inhabern von Genehmigungen der Bundesbahndirektion Nürnberg gestattet.

Für Unfälle, gleich welcher Art. übernimmt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. keine Haftung.

Ins Land der Franken fahren ....

Zum dritten Mal geben wir unter dieser Überschrift eine Einführung über das Land am Main. Am 22.10.1967 zog anläßlich unserer ersten Schnellzugfahrt die Lokomotive 18 323 einen Sonderzug von Frankfurt (M) nach Nürnberg und zurück. Am 5.10.1968 brachte die 01 1062 des Bw Kassel über 300 Teilnehmer aus der nordhessischen Metropole Kassel nach Unterfranken. Bei beiden Fahrten kamen die letzten bayerischen Lokalbahn-Lokomotiven der Gattung GtL 4/4 zum Einsatz, am 22.10.1967 war sogar die 98 1125 noch mit von der Partie.

Bei der diesjährigen Fahrt verbindet eine interessante Fahrtstrecke die Weinbaugebiete um Würzburg mit dem Weinbaugebieten um Escherndorf und Volkach.

Wer mit der Bahn von Gemünden her Würzburg erreicht, fährt zuvor an steilen Muschelkalkwänden vorbei; auf kargen Hängen wachsen die Frankenweine, deren unverkennbarer Geschmack viele Freunde in Nah und Fern hat.

Hoch über dem Main steht die Festung Marienberg auf uraltem Siedlungsgebiet, die Würzburger Bischöfe hatten hier früher ihren Sitz. 1000 v.Chr. stand auf dem Berg bereits eine Fliehburg, die Rundkirche stammt aus dem Jahre 706 und ist damit der älteste erhaltene Steinbau rechts des Rheins.
Im Jahre 741 wurde Würzburg Bischofssitz, 1030 erhielt es Zoll-, Münz- und Marktrecht; die Stadt zähl-



**IHRE MITGLIEDSCHAFT**

in der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kostet zwar im Jahr DM 36,– (für Firmen und Vereine das Fünffache), aber sie ist

**IHR VORTEIL**

weil Sie dadurch verbilligt unsere Veröffentlichungen erwerben und zu einem Vorzugspreis an bestimmten Studienfahrten teilnehmen können; es ist auch

**IHR VERDIENST**

durch Ihren Beitrag bei der Erhaltung eisenbahngeschichtlich wertvoller Fahrzeuge mitgewirkt und unsere Tätigkeit nachhaltig unterstützt zu haben.

Bitte, schreiben Sie uns:

**DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE e.V.**
**SITZ KARLSRUHE, 75 KARLSRUHE 1, POSTFACH 2063**

(Für Sie als Steuerzahler wichtig: das Finanzamt hat uns als gemeinnützig und förderungswürdig anerkannt)

## Auch 1969 historische Dampfzüge auf der Achertalbahn

A uf der Nebenbahn Achern - Ottenhöfen verkehren die historischen Dampfzüge 1969 an folgenden Tagen:
11.5.; 25.5.; 8.6.; 6.7.; 20.7.; 3.8.; 17.8.; 31.8. und 14.9.1969

Zum Einsatz kommt die Cn2t - Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Hohenzollern 1900) mit vier Bi-Wagen aus der Zeit der Jahrhundertwende.
Den genauen Fahrplan der drei Zugpaare finden Sie im Amtlichen Kursbuch, Sommer 1969.
Sonderrückfahrkarten mit hoher Fahrpreisermäßigung werden von den Bahnhöfen Mannheim Hbf, Heidelberg Hbf, Singen/Hohentwiel, Basel Bad. Bf und Freiburg Hbf direkt nach Ottenhöfen ausgegeben.

---

Beilagenhinweise:
Unsere Leser machen wir auf den dieser Schrift beigefügten Prospekt des Verlages Delius, Klasing - Bielefeld und Berlin - für die Bücher "Lokomotivengestern und heute " und "Schiffe - gestern und heute"aufmerksam.

Ferner bitten wir um Beachtung des beiliegenden Prospektes über Veröffentlichungen des Verlages Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann, Wien und Heidelberg.

## Katastrophen auf Schienen

*Ascanio Schneider und Armin Masé*

Mit 16 Photos und vielen Lageskizzen
Linson DM 29.50

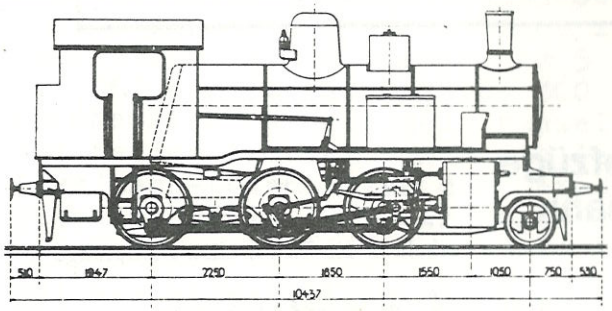
Immer noch ist die Eisenbahn in Europa das öffentliche Verkehrsmittel «par excellence», groß ist ihr Ruf der Betriebssicherheit, groß aber auch das Gefühl der Verwirrung, wenn sie doch einmal von einem der seltenen schweren Unfälle betroffen wird.
Nur spärlich ist die dem Publikum zugängliche Literatur über Eisenbahnunfälle. Hier eine offene Darstellung zu versuchen, ein objektives Bild von Fehlern und Fortschritt zeichnend, war das eigentliche Anliegen der Verfasser. Das Werk ordnet eine Vielzahl von Unfällen nach ihren Ursachen. Neben den Katastrophen werden dabei auch einige glimpflich verlaufene Zwischenfälle einbezogen, welche die technischen Zusammenhänge erhellen können. Doch bildet jeder einzelne Unfall Gegenstand einer in sich geschlossenen Schilderung.

## Eisenbahnferien in Bayern

*J. H. Price*

Aus dem Englischen übersetzt von Kurt Seidel
Mit 7 Karten und 41 Bildern. Linson DM 21.80

Das einstige Königreich Bayern bietet ein vollständiges Bild des heutigen deutschen Eisenbahnbetriebs. Man trifft auf dampf-, diesel-, elektrisch und batteriebetriebene Traktionsmittel; Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten wechseln mit beachtlichen Steigungen, Nebenbahnen und Vorortstrecken, faszinierenden Bergbahnen und Privatbahnen, und an Überraschungen mangelt es nicht: Sonderfahrten des Gläsernen Zuges, die Ausstellungsbahn im Stil von 1835, eine Zahnradbahn mit Dieseltriebwagen, ein Modelleisenbahn-Museum und manches andere. Auch touristisch bietet diese Reise Höhepunkte: Ausflüge zu Königsschlössern und mittelalterlichen Städten, Dampferfahrten auf Bergseen, Fahrten in Luftseilbahnen und Bergtouren. Alles in allem ein vergnügliches Reisehandbuch und aufschlußreiches Nachschlagewerk über die Deutsche Bundesbahn.




**Die Welt der Eisenbahn in Büchern**

**Orell Füssli Verlag**

## Geschichte der italienischen Dampflokomotiven

*Wolfgang Messerschmidt*

Mit 69 Bildern und 15 techn. Zeichnungen
Linson DM 24.80

Italien ist ein Land mit großer Eisenbahntradition und leistete einen bemerkenswerten Beitrag zur Entwicklung der Dampflok. Erstmals liegt nun hier eine zusammenfassende und großzügige Darstellung der italienischen Dampflok-Geschichte vor. Der Autor, Ingenieur und Kenner der italienischen Eisenbahnen, schildert die Entwicklung von den ersten Importlokomotiven bis zum letzten großen Projekt der Reihe 695. Die zahlreichen Umbauten wurden ebensowenig vergessen wie die konstruktiven Neuerungen, die Zahnradlokomotiven, die Erfindungen Caprottis und vieles andere. Der Text des mit seltenen Photos reich illustrierten Buches ist zwar knapp gefaßt, behandelt aber auch theoretische Vorgänge, wo es notwendig erschien. Zahlreiche exakte Zahlentafeln lassen die Zusammenhänge erkennen.

## Eisenbahnferien in Italien

*P. M. Kalla-Bishop*

Aus dem Englischen von Ascanio Schneider
Mit 39 Photos und 4 Karten Linson DM 21.80

Nur wenige wissen, daß Italien eines der modernsten und interessantesten Eisenbahnsysteme Europas besitzt. Dieses Buch beschreibt die italienischen Eisenbahnen aus der Sicht des ausländischen, eisenbahnbegeisterten Feriereisenden. Von Mailand geht die Fahrt über Savona nach Genua. Nach einer Fahrt über Rom bis Neapel queren wir im Süden die Halbinsel, um über Foggia und Ancona den Knotenpunkt Bologna zu erreichen, dessen modernes Gleisbildstellwerk ein technisches Meisterstück darstellt. In den Text eingeflochten und durch wertvolle Tabellen am Schluß des Bandes ergänzt sind Angaben über den italienischen Fahrplan, die Signaltechnik, Personen- und Güterwagen, elektrische Triebfahrzeuge, Dieseltriebwagen und Dampflokomotiven. Eine statistische Übersicht über die italienischen Privatbahnsysteme und selten gesehene Bilder runden das Buch vortrefflich ab.


te damals rund 30 Kirchen und Klöster.
Fürstbischof Julius Echter von Mespelbrunn machte sich 1582 um die Neugründung der Universität sehr verdient, er sah darin sein Lebenswerk. Nach dem 30-jährigem Krieg entstanden zahlreiche Barockbauten, die mehr oder weniger beschädigt die Bombennächte des letzten Krieges überdauerten und nun in restaurierter Form Zeugen einer bedeutenden Epoche sind. Namhafte Künstler wie Tilman Riemenschneider, Balthasar Neumann und Giovanni Battista Tiepolo wirkten in Würzburg.
Zu den Sehenswürdigkeiten, die Sie sich vor oder nach der Sonderzugfahrt ansehen sollten, gehört unter anderem die barocke Residenz. 1720 - 1744 wurde sie von Balthasar Neumann gebaut, jetzt ist sie Mittelpunkt der alljährlichen Mozartfestwochen. Zu den bleibenden Eindrücken gehört ein Blick in das Treppenhaus der Residenz mit seinem freischwebendem Gewölbe von 19 x 32 m und den unvergleichlichen Fresken Tiepolos.
Außer der Residenz schuf Balthasar Neumann die 1747 - 1750 erbaute Wallfahrtskirche "Käppele", und arbeitete Pläne aus, nach denen schon um 1740 alle Stadtteile mit einer Wasserleitung und springenden Brunnen versehen wurden.
Aus den Jahren 1045 - 1188 stammt der romanische Dom, er wurde 1945 schwer beschädigt. Über der Kiliansgruft erhebt sich das Neumünster mit der prachtvollen Barockfassade J. Dientzenhofers.

Ein Stadtrundgang macht Sie auf Schritt und Tritt mit den Schönheiten der Stadt bekannt: Alte Universität (1582), Mainbrücke mit Brückenheiligen (1473), Bürgerspital zum Heiligen Geist (1718), Juliusspital (1700-1789). Im Lusamgarten fand Walther von der Vogelweide seine letzte Ruhestätte.

Nach einer Fahrt über den Berg und hinab ins Maintal erwartet Sie Volkach, ein Städtchen mit spätgotischem Rathaus und repräsentativen Bürgerhäusern aus dem 16. - 18. Jahrhundert. Von der Stadtbefestigung sind zwei Tore und eine teilweise Stadtmauer erhalten geblieben. 906 wird der Ort das erste Mal urkundlich erwähnt; in der Zeit der altfränkischen

Gaue war Volkach der Hauptort des "Volkfeldgaues". Die Stadt lebt vom Weinbau sowie von den Spargel- und Obstkulturen. Der "Volkacher Ratsherr" ist ein anerkannt guter Tropfen.
Zu den Sehenswürdigkeiten, die Ihnen bei einem Rundgang begegnen zählen die spätgotische Pfarrkirche aus 1413 - 1597, das Rathaus von 1544 mit der Freitreppe sowie der Renaissancebau des ehemaligen fürstbischöflichen Amtssitzes - jetzt ist hier das Amtsgericht untergebracht.

Die Wallfahrtskirche "Maria im Weingarten" steht weithin sichtbar inmitten von Weinbergen, sie wurde um 1520 erbaut. Die 1521 -1524 aus Lindenholz geschnitzte, 1,80 m hohe "Madonna im Rosenkranz", ein Meisterwerk Tilman Riemenschneiders, zählt zu der wertvollen Ausstattung. Spätgotische Epitaphien, das Gnadenbild aus dem 14. Jahrhundert und schöne Schmiedearbeiten bereichern das kunsthistorische Kleinod dieser Landschaft.

Auf dem höchsten Punkt über der großen Mainschleife steht die Vogelsburg, schon in vorgeschichtlicher Zeit ein befestigter Platz an exponierter Stelle. Später stand hier ein Karmeliterkloster. Die Vogelsburg gilt als das älteste Weingut Frankens. Das Ausflugsziel bietet einen herrlichen Rundblick.

Viele nette Winkel hat das Land in den Weinbergen, Gastlichkeit wird großgeschrieben. Unsere Fahrt kann Ihnen nur einen ersten Eindruck vermitteln, wenn Sie diese Gegend nicht schon selbst bereist oder durchwandert haben. Vielleicht geben Ihnen die vorstehenden Ausführungen neue Anregungen.

## Mit Volldampf ins Weinland.

Eine ausführliche Abhandlung kann man über die rund 30 km lange Fahrt nicht schreiben, einige Anhaltspunkte mögen der Orientierung dienen.

Schon unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Würzburger Hauptbahnhof steigt die Strecke in Richtung Rottendorf an, schwere Güterzüge nach Schweinfurt erhalten bis hierher Vorspann durch eine elektrische

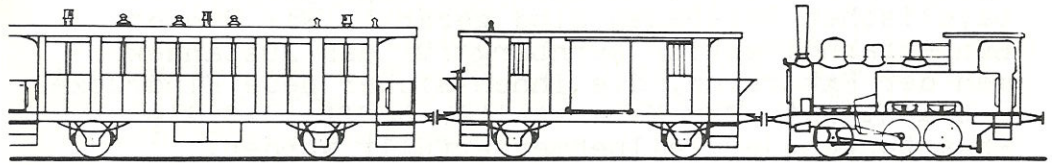


*Im Frühjahr 1969 erscheint:*

**Schwäbische**

**Eisenbahn**

**Eine Abhandlung zur Verkehrsgeschichte der Lokalbahnen in Mittelschwaben**



CL GwL D VII

von Siegfried Baum; ca. 200 Seiten mit über 150 Abb., Zeichnungen und Streckenplänen, kart. ca. 17,– DM

Bitte Prospekt anfordern!

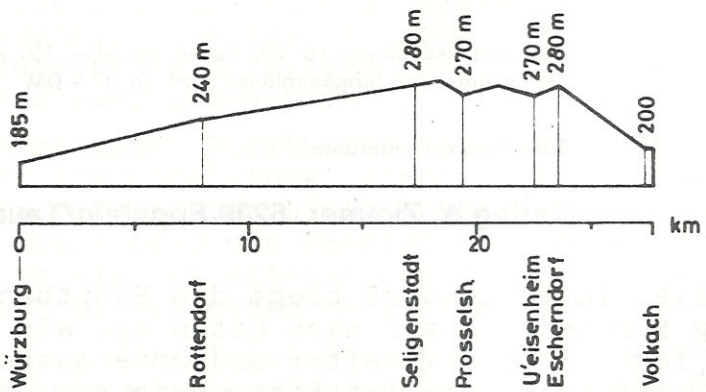
**Verlag W. Zimmer · 6239 Eppstein/Taunus**

Lokomotive. In Rottendorf biegt die Hauptbahn in Richtung Nürnberg scharf nach Osten ab, wir fahren in nördlicher Richtung weiter und unterqueren den großen Talübergang der Autobahn Würzburg - Fulda.

In Seligenstadt verläßt der Sonderzug die zweigleisige Hauptstrecke nach Schweinfurt und fährt auf der Lokalbahn in östlicher Richtung.
Keineswegs eben sondern mit Gefällen und Steigungen führt die Trasse über die Hochfläche an den Rand des Maintales. Der Haltepunkt Escherndorf liegt an der höchsten Stelle vor Beginn der Fahrt ins Tal, er gestattet einen reizvollen Tiefblick auf den Strom. Mit 25 ‰ Gefälle senkt sich nun die Trasse hinab ins Maintal - links auf der anderen Talseite die Kirche"Maria im Weingarten".
In Astheim wird die Talsohle erreicht, nach Überfahrung der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke hält der Zug im Bahnhof Volkach.

Bei der Rückfahrt müssen die beiden Maschinen zunächst den Zug aus dem Tal heraus auf die Hochfläche ziehen, diese Bergfahrt wird willkommene Geräusche für die Tonjäger bieten. Die Weiterfahrt nach Würzburg ist dann mehr ein Rollen hinab ins Maintal.

Mit der Einfahrt in den Würzburger Hauptbahnhof wird eine interessante und einmalige Fahrt ihren Abschluß finden; denn auch die Tage dieser beiden bayerischen Veteranen sind gezählt. Wir danken der Bundesbahndirektion Nürnberg für das Zustandekommen der Exkursion, die Ihnen sicher neue Eindrücke gebracht hat. Der Veranstalter hofft, daß die Erwartungen der Teilnehmer erfüllt wurden.




Höhenprofil der Strecke Würzburg – Volkach

## Geschichtliche Daten

### 1.(Frankfurt-) Würzburg - Seligenstadt (-Bamberg)

Als Teilstück der "Ludwigs-West-Bahn" wurde diese Strecke mit der bayerischen Konzession vom 23.5. 1846 gebaut. Die Aufnahme des eingleisigen Betriebes erfolgte am 1.7.1854, der doppelgleisige Ausbau dieses Abschnitts geschah in den Jahren 1903 - 1905.
Der erste Würzburger Bahnhof wurde am 1.7.1854 eingeweiht, er lag als Kopfbahnhof innerhald der Stadt befestigung. Schon 1863 machte die geringe nutzbare Gleislänge und die Einführung neuer Strecken einen Neubau als Durchgangsbahnhof außerhalb der Stadtbebauung erforderlich. Diese neue Anlage wurde 1869 fertiggestellt und hatte einen eigenen badischen Bahnhofsteil. Die letzten Arbeiten zogen sich allerdings dann bis in das Jahr 1881 hin. 1906 trennte man den Güter- und Personenverkehr noch mehr voneinander und verlegte die meiste Rangiertätigkeit nach Würzburg -Zell.
Nach großen Zerstörungen in den Jahren 1944/45 erfolgte die Eröffnung des wiederhergestellten Bahnhoftraktes am 2.10.1954. An diesem Tag wurde auch der elektrische Betrieb auf der Strecke Fürth - Veitshöchheim aufgenommen.

Das Bahnbetriebswerk Würzburg ist in seiner derzeitigen Form des Zentrum der modernen Zugförderung in Franken. Maschinen der Baureihen 141, 150, 211, 212, 220, 260 und Köf II sind hier beheimatet.
Die große Zeit des Dampfbetriebes gehört der Vergangenheit an, nur noch selten kommen Maschinen der Baureihen 050 oder 023 von Schweinfurt bezw. Lauda. Eine Vielzahl von Dampflokomotiven wurde früher von Würzburg aus eingesetzt, darunter waren bay. S 3/5, S 3/6, D VI, GtL 4/4, R 3/3, pr. P 8, P 10, später auch verschiedene Baureihen der Einheitslokomotiven zum Beispiel 03 und 45.

### 2. Seligenstadt - Volkach

Schon 1895 wurde der Bau einer Bahn angeregt, die von der Hauptbahn bei Dettelbach über Dettelbach-Stadt (!) - Stadt Schwarzach und Volkach nach Kolitzheim führen sollte. Doch dieser Plan fand bei den höheren Stellen keine Befürwortung und man schlud dann eine Bahn von Rottendorf bezw, Seligenstadt nach Volkach und Kolitzheim vor. Untersuchungen im Jahre 1899 ergaben, daß der Bahnbetrieb bis Volkach immerhin eine mäßige Verzinsung des Kapitals bringen würde, die Fortsetzung nach Kolitzheim dagegen einen erheblich höheren Aufwand zur Folge hätte ohne die Erträge zu steigern. Auch Variationen der Streckenführung von Volkach nach Gernach oder Zeilitzheim änderten nichts an der errechneten Rentabilität. Man arbeitete daher ab 1899 das

Projekt Seligenstadt - Volkach aus, der bayerische Staat erteilte mit dem Gesetz vom 10.8.1904 die erforderliche Komzession.

Die 10,58 km lange Bahn hat in beiden Richtungen Höchststeigungen von 25 ‰ (Prosselsheim - Untereisenheim, teilweise Escherndorf - Astheim), der Höhenunterschied zwischen Seligenstadt und Volkach beträgt 83,75 m, die verlorene Höhe 28,30 m.
Die Erdbewegungen umfaßten rund 73 000 $m^3$, vorwiegend Muschelkalk und lehmiges Material. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf 858 600 Mark, davon 112 000 Mark für Grunderwerb, 258 000 Mark für den Oberbau, 140 000 Mark für die Betriebsmittel, 111 000 Mark für die Einrichtung der Stationen.
Die örtlichen Interessenten mußten sich mit 115 600 Mark an den Baukosten beteiligen.

Die im Jahre 1891 erbaute Straßenbrücke über den Main bei Volkach stellte die Gemeinde der Lokalbahn kostenfrei zur Verfügung. Das Bauwerk wurde den Erfordernissen entsprechend umgebaut.
Die aus 6 Gewölben bestehende Brücke fiel 1945 den Kriegsereignissen zum Opfer, die Kosten des Wiederaufbaus im Jahre 1948 trug der Bayerische Staat. Es wurden 5 Überbauten als Roth-Wagner-Brücken (Stahlbehelfsbrücken) als Dauerbehelfsbrücken eingebaut und für den Bahnbetrieb verstärkt. Länge des Bauwerks 193,5 m, Stahlgewicht 780 t, Massivbauteile 2911 $m^3$.
Beim Ausbau des Mains zur Großschiffahrtsstraße mußte im Jahre 1959 die Brücke wegen Vergrößerung der Durchfahrtshöhe gehoben werden.
Interessant ist die Abschrankung der Brücke für den Straßenverkehr: Zwei Schranken stoppen vor der Durchfahrt der Züge den "Individualverkehr", die Bedienung der Schlagbäume erfolgt in dem stellwerksartigen Gebäude unmittelbar vor der Brücke auf dem Astheimer Ufer.

Am 28.9.1968 verkehrte der letzte planmäßige Reisezug auf der Strecke Seligenstadt - Volkach, als erster Sonderzug befuhr am 5.10.1968 ein Zug der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte die Trasse. Hoffen wir, daß der Güterverkehr - er hat



wegen des Mainhafens in Volkach immerhin einige Bedeutung, noch recht lange erhalten bleibt. Die Güterzüge werden von Lokomotiven der Baureihe 211 gefahren.

Folgende Zitate aus dem Gesetzentwurf zum Bau der Lokalbahn von Seligenstadt nach Volkach sollen die damalige Situation erläutern und einige Hinweise auf die in den Bahnbau gesetzten Erwartungen geben:

"Das Verkehrsgebiet der Lokalbahn Seligenstadt - Volkach ist bei dem Einflusse der vorhandenen Bahnlinien von Schweinfurt nach Würzburg, von Kitzingen über Gerolzhofen nach Schweinfurt und von Kitzingen nach Würzburg ein sehr kleines. Es umfaßt eine Fläche von etwa 120 qkm, wovon beiläufig der fünfte Teil bewaldet ist."

Die Hauptausfuhrgüter sind Wein, Obst, Getreide, Kartoffel, Mainsand, Weiden, Dachziegel, Backsteine, Kalk und Lohrinde. Eingeführt werden Kohlen, Kunstdünger, Kraftfutter und Zement, auch die Viehbeförderung ist nicht ohne Belang. Für den derzeitigen regen Personenverkehr bestehen Postverbindungen zwischen Seligenstadt-Volkach-Zeilitzheim-Gerolzhofen, dann Volkach-Frankenwinheim-Gerolzhofen, Schweinfurt-Kolitzheim-Volkach und Kitzingen- Dettelbach-Prosselsheim-Seligenstadt. Der Personenverkehr wird sich auf der Lokalbahn sehr lebhaft entwickeln, wozu die Ausflüge der Würzburger Bevölkerung in die schöne Gegend um Volkach, insbesondere nach den weithin bekannten Orten Gaibach und Vogelsburg bei Escherndorf beitragen werden."

Mit diesen drei Zahlengruppen wird der Zeitraum umrissen, in welchem diese Lokomotivgattung zum Einsatz kam.

In den Jahren 1911,1914, 1921-1924 und 1927 wurden von der Bayerischen Staatsbahn bezw. von der Deutschen Reichsbahn insgesamt 117 Maschinen der Gattung GtL 4/4 für den Dienst auf Nebenbahnen bei Krauss & Co. in München beschafft. Die zwischen 1911 und 1924 an die Bayerische Staatsbahn gelieferten Lokomotiven hatten die Betriebsnummern 2551 - 2650, die Deutsche Reichsbahn reihte dann die Dh2t-Lokomotive als Baureihe 98⁸ ein. Bedingt durch den verhältnismäßig recht langen Beschaffungszeitraum waren die einzelnen Lieferungen technischen Verbesserungen unterworfen, so daß man bei Veröffentlichungen die Daten immer auf eine bestimmte Serie beziehen muß.

In den Jahren 1934 - 1941 baute das Ausbesserungswerk Weiden 29 Lokomotiven der Baujahre 1923 - 1927 in die Achsfolge 1'D um, damit die Maschinen vielseitiger und mit höherer Geschwindigkeit einzusetzen sind. Die umgebauten Maschinen erhielten die Baureihenbezeichnung 98¹¹.

Bei dem Umbau blieben der Kessel und das Triebwerk weitgehend unverändert. Das Dienstgewicht der Lokomotive erhöhte sich um rund 10 t. Die Höchstgeschwindigkeit wurde von bisher 40 km/h auf 55 km/h heraufgesetzt.

Die letzte Lokomotive der Baureihe 98¹¹ war die Maschine 98 1125. Sie wurde als GtL 4/4 Nr. 2629 im Jahre 1923 unter der Fabriknummer 8212 von Krauss & Co. erbaut und am 18.9.1923 abgeliefert. Die Indienststellung erfolgte am 12.10.1923 beim Bahnbetriebswerk MÜhldorf/Obb.
Die weiteren Beheimatungen waren:




# Sind Sie ein Lokmuffel?

Gewiß nicht! – Wir auch nicht! – Sehen Sie – darum werden wir uns sicher blendend verstehen. Sie und wir von **‚DB mit Pfiff'**.
In **‚DB mit Pfiff'** erleben Sie die neue Welt der Eisenbahnen: Berichte aktuell! Reportagen spannend! Bilder sagenhaft! Alles in modernen Formen und Farben:

Aber **es dampft trotzdem** in ‚DB mit Pfiff'! Wir brechen eine Lanze für die Dampfloks. Bei uns lernen Sie Dampfveteranen kennen, die nur Großvater noch in schwacher Erinnerung hat.
Spaß beiseite: Wir wissen, daß Sie ein Dampflokfreund sind. Wir auch! – Darum werden wir uns gut verstehen! Verbindendes Motto: Tradition muß sein, sonst hängt alles in der Luft. Aber der Fortschritt marschiert! Man muß ihm auf den Fersen bleiben. (Und das tun wir. In jeder Nummer!) – Ist das auch Ihre Devise?

Ja? – Voilà – unsere auch! Wir sind sicher: **‚DB mit Pfiff' ist genau die richtige Zeitschrift für Sie! –**

‚DB mit Pfiff' erscheint fünfmal jährlich. Jedes Heft hat 24 Seiten, 1/2 vierfarbig. Jahresabonnement DM 2,70. Sie erhalten somit 120 Seiten interessante Eisenbahn-Lektüre **für nur DM 2,70 insgesamt** einschließlich Zustellgebühr direkt ins Haus! – Die erste Nummer d. J. ist Anfang März herausgekommen.

**Bestellungen für 1969 unter Voreinsendung dieses Betrages baldmöglichst an den SENATOR-VERLAG, 6 Frankfurt/Main, Oberlindau 102, Postscheckkonto Frankfurt Nr. 226 41.** (Überweisung gilt als Bestellung; bitte nicht extra schreiben.)

**DB mit Pfiff**

Besuchen Sie das

VERKEHRSMUSEUM NÜRNBERG

Lessingstraße 6. 5 Minuten vom Hauptbahnhof

Eisenbahn- und Postabteilung. Lokomotiven und Wagen in Originalgröße und in Modellen von den Anfängen der Eisenbahn bis heute. Modellbahnanlagen. Bibliothek und Leseräume. Briefmarkensammlung der Postabteilung mit 40 000 Postwertzeichen aus allen Ländern der Erde.

Geöffnet: Montag bis Samstag von 10 bis 16 Uhr, Sonntag von 10 bis 13 Uhr. Eintritt: Erwachsene 0,50, Schüler 0,30, Schulklassen 0,20 DM.

## Die Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

### Emil Kessler 1813—1867

Ausstellungskatalog erschienen zur Gedächtnisschau der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. in Karlsruhe 1967.

120 Seiten, 16 Abb., 1 Farbtafel, Format DIN A 5, kart. 10,80 DM
(Vorzugspreis 7,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Beschreibung der Ausstellungsstücke, Literaturangaben und Zeittafeln. Zur Einführung: „Zum Leben und Werk Emil Kessler" von W. Distelbarth. Mit umfangreichen Listen: Die unter der Leitung Emil Kesslers in Karlsruhe und Eßlingen gebauten Lokomotiven (über 800!). Die bis zur Liquidation der Maschinenfabrik Carlsruhe angeschafften Lokomotiven der Badischen Staatsbahn. Die bis zum Tode Kesslers angeschafften Lokomotiven der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Über den aktuellen Anlaß hinaus ein Nachschlagewerk über das Schaffen eines der bedeutendsten Unternehmer und Konstrukteure.

### Schallplatte „T 3, IV h und Malletlok"

Tondokumente von Studienfahrten 1967 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

17-cm-Langspielplatte, 45 U/min., 16seitige Textbeilage mit Geschichte der Strecken und 12 Abbildungen, 8,80 DM.
(Vorzugspreis 6,60 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Lokomotive Nr. 14 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH vor dem Sonderzug am 1. Oktober 1967. Abfahrt in Wiesloch-Walldorf, Besuch in Waldangelloch, Streckenaufnahmen. Schnellzuglokomotive 18 323 der DB vor Sonderzug Nürnberg—Frankfurt/Main am 22. Oktober 1967. Anfahrt auf der Spessartstrecke nach Halt vor dem Anfahrtssignal des Bahnhof Wiesthal. Schmalspur-Lokomotive Nr. 105 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG, Bauart Mallet. vor Sonderzug von Zell nach Todtnau. Vorbeifahrt in der Nähe der Station Schönau.

### Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 1/1968

123 Seiten, 100 Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, kart. 19,80 DM
(Vorzugspreis 14,80 DM für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und des Deutschen Eisenbahn-Vereins)

Aus dem Inhalt:
Wolfgang Stoffels: Fünfzig Jahre Dampfturbinen-Lokomotiven (alle ausgeführten Maschinen und Projekte aus Europa und Übersee, aus Deutschland T 18 1001, T 18 1002, T 38 3255 u. a.).
Heinz Sturm: Die Entstehung der Murgtalbahn zum 100jährigen Jubiläum des ersten Abschnitts Rastatt—Gernsbach am 1. Juni 1969.
Hellmuth Fröhlich: Deutsche Lokomotiven in Österreich. (Alle irgend nur feststellbaren Lokomotiven, die von der Zeit des ersten Weltkrieges bis 1938 und von 1945 bis heute in Österreich waren bzw. sind, werden aufgeführt, unter Einschluß der österreichischen Privat- und Industriebahnen.)
Seidel/Horn/Eckert: T 3, IV h und Malletlok. Bericht über die Studienfahrten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1967.

Alleinvertrieb

**VERLAG WOLFGANG ZIMMER · 6239 EPPSTEIN IM TAUNUS**

Postfach 13 · In den Amtmannswiesen · Telefon (06198) 8394

Direktverkauf aller Veröffentlichungen bei den Studienfahrten und in den Historischen Dampfzügen Achern - Ottenhöfen.

ab 5.11.1926 Bw Simbach
ab 14. 4.1928 Bw München Ost
ab 24.11.1933 Bw Kempten
ab 1. 7.1948 Bw Bayreuth
ab 29.12.1961 Bw Schweinfurt.

Bis Anfang 1968 wurde die Maschine abwechselnd mit der 98 812 und 98 886 auf der Strecke Bad Neustadt-Königshofen i.Grabfeld eingesetzt. Nach der Abstellung erfolgte die Verschrottung im März 1969.

Die GtL 4/4 konnte man in ganz Bayern auf Lokalbahnen, Sekundärbahnen und Vizinalbahnen antreffen. Allein im Bezirk der heutigen Bundesbahndirektion Nürnberg wurden bis um die Jahrhundertwende rund 25 Lokalbahnen mit insgesamt 430 km Streckenlänge vom Staat gebaut. Reizvolle Idylle konnten sich bis in die Zeit um 1960 halten. Eine gewisse Berühmtheit konnte hierbei die "Seekuh" Erlangen - Eschenau beanspruchen, deren Gleise öfters mitten auf den Dorfstraßen verlegt waren.

Die Lokomotiven 98 812 und 98 886 fuhren bis zum 28.9.1968 abwechselnd auf der Strecke Bad Neustadt-Königshofen. Festlich geschmückt und mit der Aufschrift "Meine letzte Fahrt" an den Wasserkästen dampfte die jetzt umgezeichnete 098 812-1 am 28.9. 1968 zum letzten Mal über ihre "Stammstrecke". Am 30.9.1968 übernahm dann eine Diesellokomotive der Reihe 212 den Dienst der altgedienten Dampflokomotive.

Für den Einsatz vor gelegentlichen Sonderzügen und wegen des Interesses der Eisenbahnfreunde bleiben die Maschinen bis auf weiteres beim Bahnbetriebswerk Schweinfurt. Der Strukturwandel hat es also mitsich gebracht, daß man vor einem Sonderzug den gesamten Bestand an Lokomotiven einer Baureihe einsetzen kann.

Die 098 886 wird voraussichtlich am 24.10.1969 abgestellt werden müssen, die 098 812 folgt dann wahrscheinlich im Juli 1970.

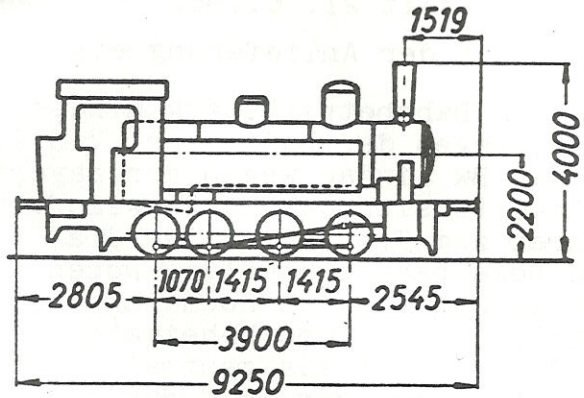
## Technische Hauptdaten der Baureihen 70° u. 098 ($98^8$)

| Baureihe<br>Bauart | | 70°<br>1'Bh2t | 098<br>Dh2t |
|---|---|---|---|
| Zylinderdurchmesser | mm | 375 | 460 |
| Kolbenhub | mm | 500 | 508 |
| Treib- u.Kuppelraddurchm. | mm | 1 250 | 1 006 |
| Laufraddurchmesser, vorn | mm | 850 | - |
| Bauart der Steuerung | | Heusinger,außenl. | |
| Kesselüberdruck | kp/cm² | 12 | 12 |
| Anzahl der Heizrohre | | 83 | 89 |
| Heizrohrdurchmesser | mm | 44,5x2,5 | 44,5x2,5 |
| Anzahl der Rauchrohre | | 12 | 12 |
| Rauchrohrdurchmesser | mm | 133x4 | 133x4 |
| Rohrlänge zw.d. Wänden | mm | 3 500 | 3 500 |
| Rostfläche | m² | 1,22 | 1,36 |
| Rostlänge x -breite | m | 1,14x1,07 | 1,2x1,05 |
| Strahlungsheizfläche | m² | 5,40 | 5,85 |
| Rauchrohrheizfläche | m² | 16,49 | 16,49 |
| Heizrohrfläche | m² | 36,05 | 38,65 |
| Verdampfungsheizfläche | m² | 57,94 | 60,99 |
| Überhitzerheizfläche | m² | 18,40 | 18,93 |
| Achsstand d. Treibachsen | mm | 4 000 | 3 900 |
| gesamter Achsstand | mm | 5 450 | - |
| Länge über Puffer | mm | 9 165 | 9 250 |
| Leergewicht | Mp | 29,9 | 36,4 |
| Reibungsgewicht | Mp | 27,8 | 46,3 |
| Dienstgew. m. 2/3 Vorrat | Mp | 37,2 | 43,9 |
| Wasservorrat | m³ | 6 | 5,4 |
| Kohlenvorrat | t | 1,1 | 1,8 |
| Indizierte Leistung | PS | 420 | 450 |
| V max. vorw./rückw. | km/h | 65/65 | 40/40 |
| 1. Beschaffungspreis | M | 36 800 | 42 000 |

Die Angaben für Baureihe 70° entsprechen den zum Teil umgebauten Maschinen 70 001 - 70 091.
Die Angaben für Baureihe 098 gelten für die Lieferungen ab 1923, aufgrund der langen Bauperiode ergeben sich kleine Abweichungen.



## Lebenslauf der beiden letzten Lokomotiven der Baureihe 098:




98 812 ex bayerische GtL 4/4 Nr. 2562

Krauss 1914, Fabriknummer 6911; abgeliefert am 15.10.1914; in Dienst gestellt am 23.12.1914 beim Bw München Hbf.

Weitere Beheimatungen:

ab 9.11.1918 Bw Simbach
ab ..... Bw München Ost
ab 15. 9.1925 Bw Freilassing
ab 27. 7.1927 Bw Mühldorf
ab 13. 7.1933 Bw Kempten
ab 18. 8.1934 Bw Lindau
ab 9. 9.1936 Bw Augsburg
ab 1. 2.1942 Bw Buchloe
ab 19.12.1948 Bw Neu Ulm
ab 31. 5.1950 Bw Nördlingen
ab 26. 1.1953 Bw Nürnberg Hbf
seit 21. 3.1963 Bw Schweinfurt

Laufleistung seit der Anlieferung etwa 1 500 000 km.

98 886 ex bayerische GtL 4/4 Nr 2636

Krauss 1924, Fabriknummer 8275; abgeliefert am 7.4.1924; in Dienst gestellt am 3.5.1924 beim Bw Neu Ulm.

Weitere Beheimatungen:

ab 12. 9.1932 Bw Lindau
ab 10.12.1952 Bw Aschaffenburg
seit 21. 6.1961 Bw Schweinfurt

Laufleistung seit der Anlieferung etwa 1 700 000 km.

Ähnlich wie das Bahnbetriebswerk Minden, bezw. jetzt das Bw Lehrte wegen der badischen IV h ($18^{3}$) und seinerzeit das Bw Lindau wegen der bayerischen S 3/6 ($18^{6}$) entwickelte sich das Bw Schweinfurt in den letzten Jahren zum Treffpunkt für die Freunde der bayerischen Lokalbahnlokomotive. Neben den beiden 098ern sind in Schweinfurt noch Lokomotiven der Baureihen 050, 078 und 086 beheimatet. Darüberhinaus ist das Bw Schweinfurt als zentrales Bahnbetriebswerk für Dampflokomotiven im fränkischen Raum anzusehen. Die von Aschaffenburg, Gemünden, Würzburg, Bamberg und Lichtenfels aus eingesetzten Maschinen unterstehen in der Wartung alle dem Bw Schweinfurt. Von den gesamten Triebfahrzeugbestand gehören allein 38 Lokomotiven der Baureihe 050 - 053 an.

Aufgrund der Bedeutung des Bahnbetriebswerkes Schweinfurt für die Zugförderung in Franken ist zu erwarten, daß sich hier der Dampfbetrieb noch eine Weile halten kann.

Unsere nächste Veranstaltung

Sonntag, den 15.Juni 1969:

Studienfahrt "Dampf im Voralpenland"

Fahrtstrecke: München - Schaftlach - Tegernsee -
Schaftlach - Lenggries - München.

Auf der Bundesbahnstrecke wird eine der letzten Dampflokomotiven aus dem Bezirk der Bundesbahndirektion München eingesetzt, die Tegernseebahn AG wird ihre letzte betriebsfähige Dampflokomotive, die Dh2t-Lok Nr. 6 zur Verfügung stellen.